INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

25a jaro **Novembro/Decembro 1973** **N-ro 6**





La estraro de IFEF deziras al la legantaro ĉion bonan okaze de la Zamenhoftago — la Kristnasko-festo — Kaj fine: Sukcesplenan veturadon tra la nova jaro.

Vartrajno apud Solbråtan haltejo laŭ la fervojo Oslo Ø — Kornsjø. Bildkliŝo: NSB - Oslo.



LA 26a KONGRESO DE IFEF EN TARRAGONA

KONGRESEJO: Sindikata Restadejo de Edukado kaj Ripozo TARRAGONA.

KONSTANTA KONGRESA ADRESO: 26a IFEF KONGRESO DE ESPERANTO, Ronda S. Antoñio 46, 2º, 4a — BARCELONA 11

———————

KONGRESKOTIZO:
Ĝis 31-1-74: 600 pesetoj
post 1-2-74: 800 pesetoj

KASISTA ADRESO: 26a IFEF-KONGRESO DE ESPERANTO CENTRAL-BANK. Agencia 19, — Avda. Jose Antonio no. 780, Konto 3538/50. — BARCELONO 13.

———————

Familianoj, pensiuloj kaj gejunuloj ĝis 20 jaroj: la duonon.
Simpatiantoj: minimume 100 pesetoj.

LA 10an DE DECEMBRO 1973:

25 JAROJN UNIVERSALA DEKLARACIO DE LA HOMAJ RAJTOJ

La UN kaj UNESCO petis la neregistarajn organizaĵojn en konsultaj rilatoj, al kiuj apartenas UEA, memorigi la 25-jaran datrevenon de la akcepto de la Universala Deklaracio, kio okazis la 10an de decembro 1948. Ankaŭ por IFEF kiel aliĝinta faka asocio de UEA taŭgas la momento, dediĉi en sia organo IF kelkajn pensjon al tiu deklaracio. Unu el niaj gravaj taskoj, nome la evoluado de la fervojistaj terminoj en la internacia lingvo Esperanto ne estus imagebla sen *tiuj* artikoloj de la UD, en kiuj i.a. estas malpermesita la diskriminacio de homoj aŭ homgrupoj pro ilia lingvo. Unu el la plej noblaj principoj de la esperantistoj estas, ebligi la samajn ŝancojn al la *anoj de ĉiuj lingvogrupoj*. Ĉe ni ne ekzistas diferenco

GRAVAJ ENHAVAĴOJ

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO
Sekretariejo: E. Kruse, D-6 Frankfurt (M) 70, Schweizer Str. 104, Germanio
Redaktoro: Per Johan Krogstie, N-2340 Løten, Norvegio
Bankkonto: Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn, Svisio

inter homoj, kiuj parolas unu el la tielnomataj mondlingvoj kaj tiaj, kiel lingvo nur malvaste estas uzata.

Jam la unua artikolo de la Ĉarto mencias la respekton al homaj rajtoj kaj fundamentaj liberecoj por ĉiuj sen distingo de... lingvo. Kaj ankaŭ en vico da aliaj artikoloj oni postulas tiun samrajtigon koncerne la lingvon. Sed bedaŭrinde kelkloke fendiĝas granda breĉo inter postulo kaj farado, i.a. en la domo de UN mem, kie kelkaj landoj kun disvastigitaj lingvoj spite al la Ĉarto diskriminacias la aliajn pli ol 100 membro-naciojn. Ĉi tiu kutimo estas sama en UNESCO, en la eŭropaj ŝtataj unuiĝoj kiel entute en internaciaj gremioj inkluzive tiaj de la fervojoj, ekzemple horar- kaj tarifkonferencoj, teknikaj kunvenoj, kongresoj kaj simpozioj, kie ĉie la malgrandaj estas lingve mortigataj flanke de la grandaj. Kaj tute ni silentu pri la neimageblaj kostoj de tiaj metodoj.

Ĉe ni ne ekzistas lingva diskriminacio, ĉar ni ne konas malfacilaĵojn en interkompreniĝo, ĉar la Internacia Lingvo apartenas al neniu pli kaj al neniu malpli. Pro tio ni postulas memore ĝuste al la 25a jubileo de tiu Deklaracio de Homaj Rajtoj:

Ne kontentiĝu je nuraj deklaroj! Realigu la lingvan samrajtecon! Ĝi estas same gravega kaj vivnecesa kiel la ekologia ordigo de nia mondo.

J. Giessner.

FAKTOJ PRI LA FERVOJOJ EN LA LANDO DE LA 26a IFEF-KONGRESO

La historio de la hispanaj fervojoj datumas de la 28an de oktobro 1848, kiam la unua fervojlinio de la lando estis malfermita. Estis la 28 km longa linio inter Barcelono kaj Mataro. Antaŭe okazis en Hispanio longedaŭra diskutado pri fervojkonstruado kaj ankaŭ aktiva antaŭlaboro.

La unuaj planoj pri fervojkonstruado datumas de la periodo 1825—1830, kaj la unua koncesio doniĝis jam en 1829, kun la «ekskluziva privilegio establi fervojon kun lokomotivoj» inter Jerez kaj Portal.

Pro manko da kapitalo tiu plano fiaskis, kaj la saman sorton suferis du aliaj projektitaj linioj, nome Jerez-Cadiz kaj Tarragona-Reus. Pli bone sukcesis hispana iniciativo en Kubo.

Tiu insulo tiam apartenis al la hispana koloniaro, kaj aŭtune 1837 la unua fervojo inter Havana kaj Guines inaŭguriĝis.

Tiel oni povas diri ke la unua hispana



fervojo estiĝis en la jaro 1837. En Hispanio titutempe estis grupo da hispanaj kaj anglaj financistoj kiuj interesiĝis por evolui vastan fervojreton en la norda parto de la lando, kaj kiel konsilanton ili uzis George Stephenson. Pri tio ankaŭ la hispana ŝtato montris intereson, kaj en 1845 ellaboriĝis instrukcioj por konstruado de fervojoj, kaj por funkcia servo de tiuj.

La instrukcioj pritraktas la ŝpuron, kies mezuro fariĝis 6 katalunaj futoj = 1672 mm.

Laŭ propono de George Stephenson oni transiris al $5^1/_2$ anglajn futojn kiel hispanan standardon.

La kialo por elekti tiom larĝan ŝpuron, estis ke oni povis konstrui la lokomoti-

vojn tiom grandajn ke ili donis sufiĉe da vaporo povi veturi kontentige rapide en la hispana montara tereno.

Oni nome supozis tion celon pli bone atingeblan per larĝŝpuro, ol per la kutima normalŝpuro en la cetera Eŭropo (1435 mm.) Printempe 1847 la konstrulaboro de la unua linio komencis, kaj kiel antaŭe menciite ĝi inaŭguriĝis jam la venontan aŭtunon.

La dua fervojlinio estis Madrid-Aranjuez, inaŭgurita printempe 1851, kaj poste daŭris la konstruado de linio post linio.

La malfacilaĵoj estis manko da kapitalo, kiu devis veni de eksterlande, kaj la malfacila topografio de la lando.

La pli fruaj fervojoj, konstruitaj izolite unu de la alia, laŭ loka iniciativo, konstruiĝis per teknika kaj ekonomia helpo de Anglio. En fino de la 1850-jaroj oni ekkonstruis la ĉefliniojn, kaj nun ĉefe francaj kapitalinteresoj kunhelpis.

Post kiam evoluiĝis ia fervojsistemo, estis nature kunigi la multajn malgrandajn fervojasociojn, kaj tio gvidis al ekesto de 4 grandaj fervojkompanioj en Hispanio ek de la jaro 1860

La kvar grandaj.

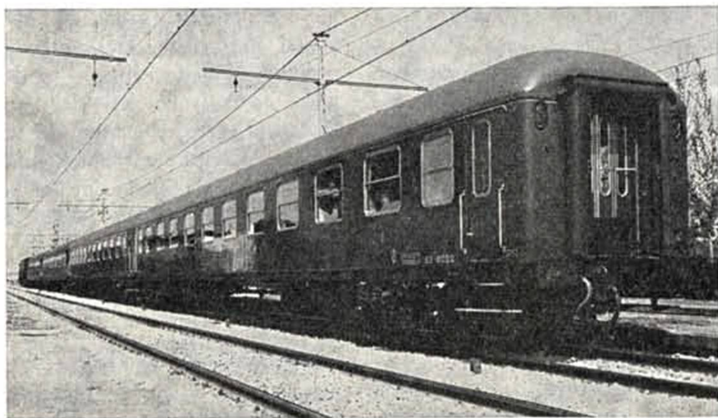
La kompanio de nordaj hispanaj fervojoj; Norte, fondiĝis en jaro 1858, por konstrui le ĉeflinion inter Madrid kaj Irun. La memstaraj fervojkompanioj en norda Hispanio dum la jaroj ĝis 1941 aliĝis al tio kaj en 1941 la totala longo de la linioj estis 3722 km. La Madrid-Zaragoza-Alicante-fervojoj, MZA estis fondita en 1857 por transpreni tri koncesiojn en meza Hispanio.

Antaŭ la jarcentŝanĝo la kompanio transprenis aron da malgrandaj fervojoj en Cordoba kaj Sevillla-regiono, kaj en 1898 cetere la tutan catalonan fervojsistemon kun inter alie linio Port Bou-Barcelona-Tarragona.

En 1941 la totala fervojreto estis 3669 km.

La Fervojoj de Andalucia fondiĝis kiel kompanio en jaro 1869, sed ekfunkciis nur 10 jarojn poste, kiam la linioj Sevilla-Jerez-Cadiz, kaj Cordoba-Granada transiris al la societo.

En la periodo antaŭ 1914 la kompanio parte konstruis, parte aĉetis novajn fervojojn, kaj en 1936 ĝia totala fervojreto konsistis el 1640 km. Ek de tiu jaro la



Tipa hispana vagonaro

funkcian servon transprenis la Okcidentaj Ŝtataj Fervojoj de Hispanio.

La historio de la linio Madrid-Cacero & Portugal, MCP, datumas ek de jaro 1895, kiam aro da fervojoj en okcidenta Hispanio komencis kunlabori. En 1928 fondiĝis la Okcidentaj Ŝtatfervojoj de Hispanio, provizore enoficiigitaj per reĝa edikto.

Tiu societo transprenis en 1936 la fervojreton en Andalucia, kaj en 1941 ĝi havis 3227 km, da fervojo, inkluzive la liniojn en Andalucia.

La fervojoj post 1936.

La intercivitana milito 1936-1939 kauzis grandajn detruojn de la hispana fervojreto.

Proksimume 1000 lokomotivoj estis detruitaj kune kun ĉa. 20 000 vagonoj, granda nombro da pontoj kaj longaj partoj de la relvojo. La ekonomia situacio por la unuopaj privatfervojoj nun estis la plej malfacila en ilia ĝisnuna historio, kaj en 1939 la ŝtato transprenis la kontrolon de la kompanioj.

Tio estis ĉa. 90 % de la hispana larĝŝpura fervojreto.

En 1941 ĝi transprenis la restantajn 10 % kaj fondis propran kompanion; Red Nacional de los Ferrocarriles — RENFE — kiu ek de tiam prizorgis la fervojfunkciadon.

La dekjara plano 1964-1973.

Oni ellaboris planon por totala modernigado de la hispanaj fervojoj, kaj investas 62 miliardojn da pesetoj por atingi tiun celon.

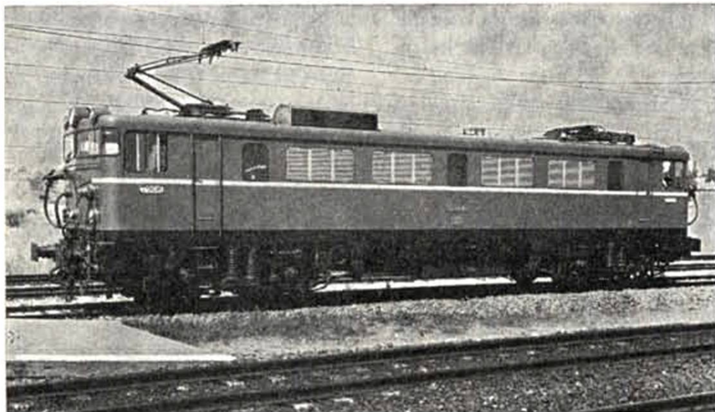
Tion oni faris ĉar oni en Hispanio konsideras fervojon esti la transportilo de la estonteco, kiun nek aŭto — nek aviadiltransporto povas konkeri je egalaj kondiĉoj.

Dum la dekjara periodo 1964—1973, 7500 km. da fervojo estis modernigitaj. 2 500 km. oni rekonstruis kaj ekipis per reloj je 54 kg.po. m. senbreĉe kunvelditaj en longoj je 1000 m.

Dizeltrakciiloj anstataŭigis vaporlokomotivojn, kaj la plej dense trafikigitajn liniojn oni elektrizas.

En 1968 la ĉeflinioj en la nordo estis elektrizitaj, kaj de la programo por elektrizado nur restas ĉa. 200 km.

La modernigado de la vagonoj kaj



Hispana elektra lokomotivo, tipo Mitshubishi kun totala efekto 3000 ĉevalpovoj.

trakciiloj gvidas al pli rapida kaj multe pli racia trafiko, kaj ebleco centraligi aron da funkcioj.

Oni planas konstruadon de serio da novaj tre plaĉaspektaj stacioj por vojaĝtrafiko, kaj ses novaj centraj varstacioj estas konstruataj.

CTC (Centraligita trafik-regado) estas instalota je 1000 km. da linio, dum aŭtomataj blokinstalaĵoj konstruiĝos je aliaj 1000 km. kaj 2000 km. oni ekipos per konsenta bloko.

Por la fervojistaro oni volas plibonigi la socialajn kondiĉojn, la edukadon kaj la profesian perfektigon.

La TALGO-trajnoj.

Oni planas ekondukon de aro da novaj trajnoj.

Specialaĵo por Hispanio estas la tielnomataj TALGO-trajnoj. La unua trajno de tiu tipo ekproviĝis en 1943, kaj tio estis la unua vera novkreaĵo fervoja dum longa epoko.

La trajno estis konstruita el malpeza metalo, kaj ĉiu vagono nur havas 2 radojn, memstare fiksitaj al la malsupra fino de la vagonkesto. La antaŭa parto de la vagonkesto sin apogas sur la radaro de la antaŭe iranta vagono.

Ĉi tiu principo efikas ke la vagonoj povas esti pli malaltaj kun malalte kuŝanta pezocentro.

Cetere ĉiu vagono estas rekte direktata de la antaŭe iranta, kaj la rapideco tra kurbiĝoj povas esti alta.

TALGO II ektrafikiĝis komence de la 1950-jaroj.

En la daŭro de 15 jarojn tiuj trajnoj transportis pli ol unu milionon da vojaĝantoj, kaj laŭ spertoj oni kreis la novan TALGO III.

Tiu vagonaro laŭnorme konsistas el 15 vagonoj, ĉiu je longo de 11 m. Estas 24 sidlokoj en vagono de 1a klaso, 32 en duklasa vagono, krom kutimaj personvagonoj la trajno havas restoracivagonon kaj ankaŭ pakaĵvagonon.

La trakciilo estas specialkonstruita dizellokomotivo kiu povas veturi 140 km. po hore.

Nuntempe la TALGO-trajnoj trafikas laŭ jenaj linioj:

Madrid-Valencia, Madrid-Barcelona, Madrid-Irun, Madrid-Bilbao kaj Madrid-Cadiz.

Vojaĝo per TALGO-trajno estas bona alternativo al la laŭkutimaj ekskursoj, kiujn ofertas la vojaĝagentejoj en Costa del Sol kaj Costa Brava.

Iom da statistiko.

En 1968 la larĝspura fervojreto de Hispanio havas longon de entute 13581 km., el kiuj 2946 estis elektrizitaj.

Aldone troviĝas aro da etŝpurfervojoj, parte ŝtataj, parte privataj. 1319 vaporlokomotivoj, 575 dizellokomotivoj kaj 373 elektraj lokomotivoj faris la trakciilaron por 2795 personvagonoj kaj 52200 varvagonoj.

Aldone estas 363 elektraj kaj 297 dizelaj motorvagonoj, enkalkulitaj la TALGO-trajnoj.

Ĝis jaro 1966 estis ĉiujara kresko en la pasaĝertrafiko, sed dum la lastaj jaroj ĝi stabiliĝis je ĉa. 13 miliardoj da vojaĝantoj po jare. Koncerne la vartrafiko estas modesta kreskado, ĝi estas ĉa. 5 miliardoj da tunoj po jare.

*

La artikolon pri la hispanaj fervojoj RENFE originale verkis norveglingve Tor Wisting en Vårt Yrke, n.ro 2/1969.

Traduko de Per Johan Krogstie.

Bildkliŝoj: NSB, Oslo.

PROTOKOLO DE LA TERMINARA KOMISIONO

La kunsido okazis lundon posttagmeze de la 15a h. ĝis la 18.30 h. (14a de majo) Pro neĉeesto de la gvidanto, kgo. G. Ritterspach, kgo. Baĉskai transprenis la gvidadon de ĉi tiu kunsido. Plue ĉeestis la reprezentantoj de 7 landoj. Oni konstatis, ke kelkaj landaj komisionoj ankoraŭ prilaboras la terminareton (Danio, Svedio kaj Ĉehoslovakio).

Pri la ĉeftasko de T.K., la esperantigo de la ĝenerala fervojteknika leksikono de U.I.C., ni diskutis la agadplanon tiurilatan.

Nia sveda kgo. Bengtsson ellaboris lalaborprogramon, fakte ŝanĝproponon rilate al la jam ekzistanta agadregularo. Kgo. Bengtsson klarigis sian proponon helpe de kelkaj specimenoj. Ĉar kgo. Bengtsson en sia propono donis multajn detalojn, kgo. Blondeaux avertis, ne dronu en la detaloj sed bone pripensu, ke ni sen prokrasto devos elekti nian labormetodon. La plej granda malhelpo estas la manko de sufiĉe spertaj kunlaborantoj, sed ni ne povas perdi tempon. Certe post mallonga tempo nova leksikono de U.I.C.aperos!

Necesas ke ni atingu rezultojn.

Post serioza komparo de kelkaj diversecoj en la propono de kgo. Bengtsson kaj la jam ekzistanta agadregularo, la T.K. unuanime akceptas kompromison. Kgo. Sekereŝ promesas ke li, meze de junio, sendos komplementan cirkuleron, en kiu li klarigos la ŝanĝojn akceptitajn.

Pri la laborskizo en la tempo ni ankoraŭ parolos. Ĉiu lando nun scias sian taskon! Alia problemo, pri kiu kgo. Sekereŝ sin okupas, estas la divido de kelkaj vakantaj literoj el la Leksikono.

El la agadraporto de Francio montriĝis, ke kgo. Blondeaux havos grandan taskon dum la venontaj jaroj por kunigi kaj korekti terminaron de 4 000 à 5000 esprimoj. Kgo. Blondeaux akcentas, ke neniu sendu rimarkojn pri la fakaj terminoj en P.I.V. rekte al la T.C.de I.S.A.E.: oni sendu la rimarkojn al la gvidanto de T.K. kiu informas ĉiujn T.K.-anojn.

Sekvonta punkto sur la tagordo estas la elekto de gvidanto de T.K. Kgo. Ritterspach, la nuna gvidanto, verŝajne pretas akcepti reelekton; ankaŭ kandidatiĝas kgo. inĝ. Sekereŝ (Jugoslavio) kiu akceptas. Dum dua kunsido de la Terminar-Komisiono, en kiu ĉeestas reprezentantoj de naŭ landoj, kgo. Sekereŝ estis elektita kiel la gvidanto de T.K. por la sekvonta dujara periodo. Pri sekretario la T.K. ne decidis nun ĉar pretiĝakcepto mankis. Estas du kandidatoj: kgo. Ladjeviĉ (Jugoslavio) kaj kgo. dro. Boschin (Italio).

protokolis:
W. L. van Leeuwen.

TRISEMAJNA VIZITO ĈE JAPANAJ GEKOLEGOJ

Kiu ĉeestis la plenkunsidon en Århus, scias, ke jam tie mi menciis krom la fakton de aliĝo de Japana Esperanto-Ligo Fervojista (JELF) kiel 20a landa asocio jare niajn gekolegojn en tiu fora lando. Vigla korespondado kaj eĉ telefonalvoko inter Tokio kaj Frankfurt antaŭiris mian flugon, kiu efektiviĝis la 2an de aŭgusto ek de Frankfurt/M. Kairo-Bombay-Bangkok-Hongkong estis la survojaj stacioj antaŭ ol mi atingis la 4an de aŭgusto la

flughavenon Tokio-Haneda. Kvankam la aviadilo malfruiĝis je 3 horoj atendis min en la aerodromo miaj personaj geamikoj kaj ankaŭ la juna entuziasma sekretario de JELF, Moritaka OŜIOKA. Krome atendis min fulmotondro kaj tajfuno, kiuj tuj konfrontis min kun la neimageblaj trafikproblemoj. Jam sub normalaj cirkonstancoj tiu ĉi grandurbo kun siaj 12 milionoj da enloĝantoj sin prezentas kiel abelujo. Des pli da sperteco kaj lerteco postulas tiaj eventoj de aŭtomobilisto sur stratoj, kie ĉiuj veturiloj naĝas en pluvego. W. R. HARMON, longjara membro de IFEF, translokiĝinta antaŭ jaro de Kalifornio al Tokio, gastigis min en sia hejmo, kiu montriĝis kvazaŭ Esperantocentro. Multaj esperantistoj dum mia restado ĉeestis, telefonis aŭ akceptiĝis por priparoli diversajn programpunktojn. La membroj de JELF zorge antaŭpreparis por ĉiuj tagoj programon. Necesajn sidlokbiletojn por la famkonata HIKARI-trajno, tri semajnojn antaŭmendendajn, ili transdonis al mi jam post mia alveno. Dezirindaj vizitkartoj kun japanaj diagramoj estis pretaj, ĉiuj miaj deziroj (antaŭe de mi petitaj) enprogramitaj. Mi vidis la monton Fuĵi, la famkonatan parkon de Nikko kun ĝiaj valoraĵoj. Inter alie mi trovis tie la originalon de la 3 simioj, kiuj nenion malbonan aŭdas, vidas kaj priparolas. Mi veturis per la unusola japana pendfervojo (konstruita por Expo 70) al la historia banloko Kamakura kaj reen per Tokaido-linio. La impone mirindajn sanktejojn kaj Buddha-statuojn en Nara kaj Kyoto, la kastelon en Osaka, muzeojn, koncertojn, ekspoziciojn, la urbojn Kobe, Okayama kaj Rakushiki mi vizitis. Ofte mi estis dorlotita gasto ĉe bankedoj aŭ festaj aranĝoj. Multnombrajn specialaĵojn mi gustumis. La fakto, ke mi kapablis manĝi per haŝioj (= manĝbastonetoj), alportis multajn simpatiojn al mi. La sakeo (= rizovino, 17⁰/₀a), varme trinkata, estas preferata atributo al la tipaj japanaj manĝaĵoj, kvankam ankaŭ la bieron mi ne preterlasis. Pro la daŭre varmega kaj humida aero, meza temperaturo 38 gradoj, kelkfoje la biero estis pli preferata.

Cetere mi informiĝis per amatora radiofonio ĉe esperantisto en Havajo, ke ankaŭ tie ekzistas bongusta biero. La konata ŝlagro do malĝuste asertas, ke «Ne ekzistas biero sur Havajo». Sekve ne necesas eviti vojaĝon al tiu insulo. Sed ni restu en Japanio.

En mia programo estis antaŭplanitaj du gravaj vizitoj oficialaj en Tokio. Unue ni estis ĉe la Japana Nacia Fervojo. En la centra oficejo akceptis nin la estro por eksterlandaj aferoj. Mirigite li konstatis, ke mi ne regis la anglan lingvon, sed tre konsternigis lin la fakto, ke pere de Esperanto rapida kaj senerara traduko glate funkciis. Miaj du junaj akompanantoj lerte interpretis kaj postlasis bonegan impreson.

Same okazis en la plej granda fervojista sindikato KOKURO. La estro de la Centra Plenuma Komitato tre interesiĝis pri la labormetodoj en IFEF. La unuan fojon li aŭskultis Esperanton. Por JELF li promesis subtenon kaj helpon, substrekante komunajn celojn.

Post tiu signifoplena tago mi daŭrigis la vojaĝon al Kameoka. La prezidanto de Oomoto, Eizo ITOO, invitis min ĉeesti kiel gasto de la urbo du manifestaciojn, la 60 an kongreson de la japanaj esperantistoj kaj la 50an jubileon de enkonduko de Esperanto en la Oomoto-movadon.

Survoje en Kyoto atendis min Zensuke KUSUDA. Antaŭ 5 jaroj ni ambaŭ priparolis en Frankfurt refondon de fervojista asocio en Japanio kaj nun tiu revo efektiviĝis. Ambaŭ ni ĝojis revidi unu

la alian kaj komune ni daŭrigis la vojaĝon al Kameoka. Ĉirkaŭ 1000 esperantistoj el tuta Japanio malgraŭ terura varmeco ne hezitis veni en la Oomoto-centron. Partoprenanto bonege priskribis la situacion per jenaj vortoj:

«Se la sorto postulas, ke oni suferu pro aŭgusta varmeco, kiel pli bone pasigi fornotagojn ol inter gaja kaj interesinstiga grupo esperantista, en etoso malstreĉiga kaj amikeca, en medio belnatura kun freŝa, nedifektigita aero en ĉarma japaneska pejzaĝo?»

El la tre varia programo mi menciu nur kelkajn aranĝojn: kabareda vespero, teatraĵo, ulumbana danco (dankesprimo al la spiritoj de la mortintoj), ĝardenfesteno kun samtempa akcepto flanke de la urbestro, boatekskurso sur la rivero Hozu. Ĝojige multaj gejunuloj partoprenis lingvajn kaj oratorajn konkursojn kaj faris diversajn ekzamenojn. Ankaŭ infankongreseto kun 35 infanoj okazis. Mia referato: «La agado de fervojistaj esperantistoj en la mondo — laŭ idea kaj praktika flanko» estis bone vizitata. Ne nur fervojistoj partoprenis la postan debaton. En speciala kunveno kun niaj membroj mi ricevis valoran donacon: Fervojfakan Terminaron, kiun 1939 en Tokio eldonis dipl. inĝ OSSAKA, kiu por la japana Esperanto-movado ludis decidan rolon.

En tritaga seminario, kiun ankaŭ partoprenis membroj de JELF, mi donis en 7 klasoj provlecionojn.

La unuan fojon rajtis ĉeesti kongreson ĉina delegacio. Kun ĉiuj tri samideanoj mi parolis pri diversaj aferoj.

Mi vidis modestajn kaj elegante instalitajn domojn. Oni gastigis min ĉe multaj familioj, kie mi konatiĝis kun japanaj moroj kaj kutimoj, kaj dank' al la geamikoj mi neniam havis lingvajn malfacilaĵoin, dum surstrate ĉiu eŭropano sentas sin kiel analfabeto.

Tagojn poste alvenante en Okayama, JELF-anoj akceptis min sur la kajo. Ni jam konatiĝis en Kameoka, do mi absolute ne plu sentis min fremda en ilia rondo. Ankaŭ ili pretigis interesan programon. Naosuke NABUKI sukcesplene aranĝis en oficejo por trajnporsonaro kunvenon kun 40 gefervojistoj inkluzive la ĉefon kaj 2 porpersonarajn reprezentantojn. D-ro HARADA estis ege okupita traduki demandojn kaj respondojn. Oni fakte interesiĝis pri ĉio en Eŭropo, ekzemple: asekuro dum malsano, okupo post akcidento, limdato por emeritiĝo, kondiĉoj por lokomotivpersonaro, festaj aranĝoj, la problemojn de la polucio, samrajteco de la virinoj ktp.

La disponebla tempo tute ne sufiĉis kontentigi ĉiujn scivolemulojn. Nur en la lasta minuto mi atingis mian trajnon. Sur la kajo atendis min la staciestro en blanka uniformo kun ruĝa strio ĉirkaŭ la kasko.

Tre elegante li aspektis kaj ĝojis, ke li povis saluti germanan kolegon. Cetere ankaŭ la trajnpersonaro de la Hikari portas blankajn uniformojn, sed kun blua strio. La stevardino en helblua kostumo, blanka ĉapelo kaj blankaj gantoj bone akordiĝas al tiu impona impreso.

Restas multaj detaloj, kiuj valorus agnoskon. Sed mi nek povas priskribi ĉiujn miajn travivaĵojn, nek mencii ĉiun unuopulon, kies subtenon mi ĝuis. Ĉie kaj ĉiam mi konstatis ordigeman manon. Niaj geamikoj donis al mi sennombrajn pruvojn de sia amikeco. Neniam mi forgesos tion al ili. Unufoje pli mi spertis, ke en la mondo io ne estas aĉetebla per mono, tio estas amikeco.

Elfride Kruse
Sekretariino

KONSTATADO DE OKUPITECLONGO DE LA DIREKTOTRAKOJ EN RANĜOSTACIOJ

Sekve de klopodoj pri plialtigo de laborproduktiveco en ranĝostacioj, redukto de cirkuladdaŭro de varvagonoj, malebligo de materialaj damaĝoj kaj en nelasta vico ankaŭ sekve de klopodoj pri forigo de malfacila laboro de bremsblokistoj multaj progresintaj fervojadministracioj enkondukas duonaŭtomatajn kaj aŭtomatajn instalaĵojn por direktado de vagonranĝado en grandaj ranĝostacioj.

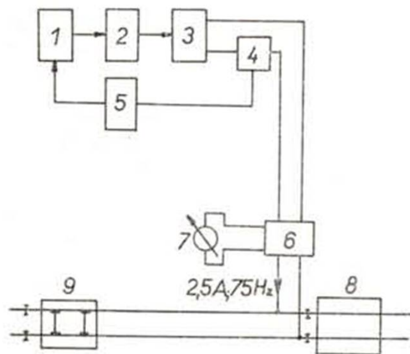
Nuntempe ekzistas du direktoj de evoluo de ĉi tiuj instalaĵoj, ebligantaj al vagongrupoj, ruliĝantaj el ranĝoĝibo, la veturatingon de vagonoj starantaj sur direktotrakoj sen ekesto de interspacoj aŭ abruptaj kunpuŝiĝoj.

Ili estas: a) sistemoj eluzantaj ekzemple ŝtalŝnuregajn puĝinstalaĵojn aŭ ĉenon de trakbremsoj;

b) sistemoj de celbremsado.

Mi priskribos ĉi tie sistemojn sub a), sed ni mencios pli detale instalaĵojn sub b).

La principo de celbremsado estas karakteriza per tio, ke surbaze de parametroj pri ruliĝanta vagongrupo (ĝia pezo, rapido, kaj veturrezisto, rezisto de veturvojo, longo de ĝisveturo de vagongrupo kaj aliaj indikoj) oni difinas pere de komputero la elirrapidon el de la vagongrupo el trakbremso. La rapido devas esti tiel granda, ke la vagono, kiu forlasas la trakbremson per ĉi tiu rapido, ĝisveturu per permesita puŝrapido (ĉe ČSD — 1 m/s) vagonojn starantajn sur direktotrako.



BILDO 1

Celo de ĉi tiu artikolo estas priskribi diversajn manierojn pri konstatado de unu el la parametroj — longon de ĝisveturo de vagongrupo, aŭ longon, kiun devas traveturi vagongrupo sur direktotrako, antaŭ ol ĝi atingos la starantajn vagonojn.

Bazaj metodoj de kontrolo pri okupado de la direktotrakoj estas tri: a) kontinua,

b) numera,

c) grada.

Metodo de kontinua kontrolo pri okupo de direktotrakoj.

Ĉi tiun metodon eluzas ekzemple franca firmo Saxby. La instalaĵo funkcias laŭ principo de mezurado de trakcirkvita elirtensio, kiu ŝanĝiĝas laŭ movado de vagono en kontrolata trakparto. La trakcirkvito estas provizata per konstanta alternkurento. Grando de la tensio estas rekte proporcia al libera longo de la direktotrako.

Fonto 1 provizas amplifikilon 2 per alternkurento de frekvenco 75 Hz; de ĉi tie ĝi estas kondukata al transformatoro 3, kiu plialtigas la tension (malaltiĝas la perdoj en alkonduka kablo)

En la trakaro estas lokita transformatoro 6, kiu provizas la trakcirkviton per elektra fluo da 2,5 A. Al la tria volvaĵo

de transformatoro 6 estas konektita voltmetro 7, skalumita en metroj, kiu montras do senpere la distancon al unua vagono 9 sur la direktotrako.

Deprenilo de elektroflua kvanto 4 kaj retrokuplero 5 stabiligas la provizofluon. Numero 8 estas trakbremso de la lasta, tria bremssekvo.

Ĉar ĉi tiu metodo supozas konstatadon de libera trakparto per mezurado de la trakcirkvita komenctensio, kiu estas rekte proporcia al komencrezistanco de ĉi tiu cirkvito — ĝi do tre dependas je ŝanĝoj de trakcirkvitaj parametroj. El ili la plej grandajn ŝanĝojn prezentas izolrezistanco de traksidejo kaj rezistanco de radparo kurtkonektanta la trakcirkviton.

Metodo de numera kontrolo pri okupo de direktotrakoj.

Por konstati liberan parton de la trako, tiu ĉi metodo uzas kiel mezurparametron sumon de unuoj (de radaksoj de la vagongrupo), alveturanta certan trakon. Ĉi tiu unuo, signita a, indikas, kiom da metroj prezentas unu radparo (ĉe ĈSD estas a = 5 m). La propra instalaĵo transkalkulas la konstatitan nombron de radparoj, ruliĝantaj al direktotrako, je distanco en metroj kaj substrahas ĝin de la longo, konstatita en la lasta okazo. Krome oni supozas, ke ĉiu vagongrupo alveturos ĝis al la starantaj vagonoj kaj nerepuŝiĝos.

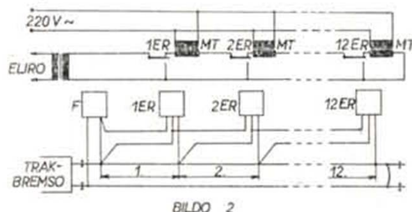
Al eraroj ekestantaj pro neplenumo de ĉi tiu kondiĉo oni alkalkulas ankaŭ malprecizaĵojn pro malegaleco de vagonspecoj (ĉiu tipo de vagono havas alian a).

Metodo de grada kontrolo pri okupo de direktotrakoj.

Ĉi tie oni konstatas la liberan parton de direktotrako laŭ okupiteco de unuopaj mallongaj trakpartoj, je kiu ĝi estas dividita. Multaj diversaj tipoj de instalaĵoj bazas sur ĉi tiu principo. Ili diferenciĝas per tio, kiamaniere oni konstatas la okupon de la trakpartoj. Unu el ĉi tiuj instalaĵoj estas la soveta sistemo ARS-CNII sen izolitaj juntoj inter la reloj.

La direktotrako estas dividita en 12 partoj po 30 metroj, (vidu bildon 2). Ĉiu el ili estas ekipita per speciala elektronika

trakreleo ER kun du eniroj. Komence



BILDO 2

de la direktotrako estas fonto F, provizanta la trakcirkviton per konstanta elektra fluo da 6A kaj 1000 Hz. Fine de la trakcirkvito estas kurtkonekta konduktilo. Per trafluo de kurento en la relo estiĝas certa diferenco de tensio pro longo de la trakparto. Ĉi tiujn diferencojn deprenas la trakreleo en unu trakparto kaj en la antaŭa. Je eniro de la releo estas du transformatoroj kun diversaj komutoj, kiuj garantias en trankvila stato, ke sekundara tensio en la propra trakparto estas pli granda ol en la antaŭa. Kiam la propra trakparto estas okupita per radparo de vagono la tensproporcioj estas inversaj kaj la trakreleo konstatas tiun ĉi okupon de la trakparto per forfalo de sia ankro. Releokontakto, enŝaltita en la mezurcirkvito, enkonektas en la cirkviton mezurtransformatorojn MT direkte al komenco de direktotrako. La tensioj de sekundaraj volvaĵoj de transformatoroj sumiĝas kaj ĉe eliro estas la tensio proporcia el nombro de enkonektitaj transformatoroj, do proporcia

Daŭrigo al p. 100

FERVOJMEDIO ĈE LAGO ROKOSJØEN EN LØTEN, NORVEGIO



Ekster la libertempdomo staras la simbolo de IFEF en formo de monumento.



La fotoarhivo estas la plej valora en la kolektaĵo de Krogstie. Jen li montras bildon pri malnova vilaĝa stacidomo en Norvegio.

> La redaktoro de Internacia Fervojisto, Per Johan Krogstie, estas multflanka persono.
>
> Li havas du grandajn pasiojn; la Esperantomovado kaj historistudado. Ambaŭ estas motivaj potencoj en la konstruado de lia «fervojmuzeo» ĉe lago Rokosjøen.

«Ĉi tie oni ne uzu konduktorfajfilon, ĉar tiuokaze la domo ekveturas». Estis la prezidanto de la Sveda Fervojista Esperanto Federacio, Evert Raŭsek, kiu diris tion dum vizito en la libertempa domo de Per Johan Krogstie ĉe lago Rokosjøen en Løten, Norvegio.

En sia laboro kiel fervojisto Krogstie ne estas romantikulo. Li kontraŭe per realismaj okuloj konsideras la taskojn, antaŭ kiuj staras la fervojo.

Sed li ŝatokupe tre volonte okupas sin pri historistudado, speciale pri fervojhistorio.

Cetere li ankaŭ estas prezidanto de Løten Historielag, loka historistuda asocio.

Tiu speciala intereso estas la motivo por la kreado de lia propra fervojmedio en lia libertempa domo.

Ne estas la moderna fervojo kiun ni perceptas dum vizito ĉe Krogstie. Estas fervojhistorio kunmetita kaj prezentita en amuza maniero.

Atingante la boatponton, ni estas bon-



«Gardu vin por trajnoj fermu la pordegon.» La uniformo devenas el Aŭstrio.

venigataj per trajnfina lanterno. Sur la pordego troviĝas la fama ŝildo: «Gardu vin por trajnoj. Fermu la pordegon.»

Apud la enirejo pendas malnova olelampo de iama haltejo, kaj ŝildo, kiu avertas kontraŭ starado sur la apertplatformo.

La sonorilo devenas de malnova vaporlokomotivo. Tiu bone kaj profunde dormas, kiu ne aŭdas ĝin.

Estus tro ampleksa historio rakonti pri ĉio, kio troviĝas en la domo. Pere de Esperanto Krogstie venas en kontakto kun fervojistoj en multaj landoj, kaj dank'al tio, li sukcesas havigi al si uniformojn, kaskedojn, emblemojn, distingilojn, bilet-truilojn kaj aliajn objektojn el ĉiuj partoj de la mondo. Afiŝoj, bone konataj de fervojvojaĝantoj dum la unua duono de nia jarcento, ankaŭ ne mankas, kaj en angulo staras malnova telegrafaparato.



La neceseja pordo ankaŭ havas siajn ŝildojn.

Ĝi iam uziĝis en stacidomo laŭ branĉlinio en Norvegio, sed estis parte detruita dum la dua mondmilito.

Precipe menciinda estas la ampleksa fotokolektaĵo de Krogstie. En 15 albumoj troviĝas bildoj pri preskaŭ ĉiuj norvegaj stacidomoj, ankaŭ pri tiuj kiuj ne plu ekzistas.

Cetere estas fotoj pri lokomotivoj kaj vagonoj, kaj kolektaĵo da poŝtmarkoj kun fervojmotivoj de la tuta mondo.

La muzeo estas vere impona, kaj ni provos doni impreson pri ĝi per kelkaj fotoj. Kiel ĉiuj kolektantoj ankaŭ s.ro Krogstie konstante klopodas pligrandigi sian kolekton.

Li tial volonte ricevu de la legantaro de IF; uniformojn, kaskedojn, distingilojn, butonojn, bilet-truilojn, deĵorŝlosilojn por kupepordoj, signalilojn k.t.p. al sia kolektaĵo.

*

Teksto kaj fotoj de Knut Bjørnstad. La prezentadon faris norveglingve la loka gazeto Hamar Daglad 27.10. 1973.

Tradukita kaj adaptita por internacia legantaro de Per Engen.



ADMINISTRAJ INFORMOJ

Nekrologoj

Ni perdis
en Germanio

ERNST MUTHSCHALL en Halle/Saale

La preciza dato ne estas konata al ni, sed lia nomo havas signifoplenan reputacion. Kiel sekretario li ludis inter la du militoj decidan rolon por la germana fervojista movado.

La *9.3.1973* forlasis nin por ĉiam fidela membro

RICHARD PÄSLER en Limburg/Lahn

La *25.9.73* post longa malsano

HANS FEILNER en Nürnberg,

kiu estis fondinto de la fervojista Esperanto-grupo en la distrikto Nürnberg.

La *29.9.73*

DANIEL JÄGER en Frankfurt/Main

en aĝo de 74 jaroj. Kun li GEFA perdis longjaran fidelan aktivulon, ĉiam helpopreta, bonvola, nepre fidinda, ĉiam afabla, amika, nobla.

en Francio

forpasis la *18.8.1973*

S.INO FAVREUX,

kiu grave malsaniĝis dum la kongreso en Maribor.

Al ĉiuj niaj membroj ni konservos bonan memoron. Al iliaj familioj IFEF sincere kondolencas.



EL LA FERVOJISTA MONDO

Ĉehoslovakio:

En la tagoj 14.—17.9.1973 okazis en Plzen konferenco aranĝita de Fervojista Sekcio de Ĉeha Esperanto Asocio.

Partoprenis gesamideanoj el 20 lokoj de la propra lando, kaj cetere alvenis gastoj el 5 landoj, nome G. Kulecki kaj H. Rönicke el GDR,— la prezidanto de IFEF, J. Giessner el GFR, — S.ro K. G. de Jong kun edzino el Nederlando, — s.ro Otto Walder, la kasisto de IFEF el Svisio, kaj s.ro I. Sirbu el Rumanio.

La ĉefa tasko por la Fervojista Sekcio estas prepari eldonon de fervojista vortaro ĉehe-Esperanto, Esperanto-ĉehe.

Cetere FS de ĈEA partoprenas en la traduklaboro de la UIC-leksikono al Esperanto.

La konferenco okazis en la uzina klubo RSM SKODA, Plzen.

Krom laborkunsidoj okazis ankaŭ distraj programeroj, inter alie vizito per trajno al la arbara kastelo Kozel, kaj al la famekonata bierfabriko Urquell.

Danio:

Generalkunveno kaj festo de DEFA

Eksterordinaran ĝeneralkunvenon Dana Esperantista Fervojista Asocio (DEFA) okazigis en Århus sabate 15.9.1973. La kaŭzo estis pritrakto de prokrastitaj punktoj de la ordinara printempa ĝeneralkunveno (pro la kongrespreparoj).

Reelektiĝis la prezidanto Henning Hauge, la kasisto Knud Fisker kaj la sekretariino Asta Klausen.

La saman vesperon okazis festo, al kiu 50-o da DEFA-anoj kaj-amikoj kolektiĝis en la nova kantino de la Centra Metiejo de DSB en Århus.

La ĉeestantojn oni regalis per buterpanoj kaj varmetaj manĝaĵoj, per instigaj festparolaj vortoj de la DEFA-bultenoredaktoro, per amuzaĵoj kaj dancado.

Regis etoso konata de antaŭaj DEFA-festoj: bonhumoro, vivoĝojo (83-jarulo moderndancante kun 23-somera knabino), rakontado de anekdotoj, seriozaj priasociaj diskutoj — gratulon al la aranĝintoj, la århusa grupo de DEFA.

eho

———————

Germanio:

GEFA — jarkunveno

La GEFA-jarkunveno okazis 5-a ĝis 7-a de oktobro en la bela urbo Koblenz kun ĉa. 75 partoprenintoj el 8 landoj.

Estis aranĝita ŝipekskurso sur la Rejno per speciala ŝipo kaj estis speciale bela vetero. La celo de la ŝipvojaĝo estis la urbo Braubach, kie oni havis du eblecojn: Sur la monto estas la kastelo Marksburg, kiun oni povas atingi piede aŭ per aŭtobusoj, kaj en la urbo okazis vinfesto.

Vespere okazis festo, kiu komenciĝis per bonvenaj vortoj de distriktkomisiito Herlitze. Poste parolis la GEFA-prezidanto J. Giessner kaj reprezentantoj de DB, BSW kaj la sindikatoj. Reprezentantoj de Belgio, Nederlando, Norvegio, Jugoslavio, Svisio, Francio kaj Danio salutis la kunvenon.

La parolvico estis interrompita per distrado de la kantistino Barbara Kohl, kiu bele kantis ariojn kaj popolkantojn kun Esperantoteksto, kaj Michel Aŭdibert bone ludis teatraĵon pri advokato kiu havis malfacilaĵojn pri sia konscienco.

Dimanĉe antaŭtagmeze matineo, kiu komenciĝis per parolado de la aŭstralia ambasadoro en Köln, kiu en bonega Esperanto rakontis pri la historio de Aŭstralio kaj pri ĝia trafiko. Li montris du filmojn, unu pri la aŭstraliaj fervojoj, el kiuj la eŭropaj fervojoj povus multe lerni rilate komforton kaj servon por la pasaĝeroj. La dua filmo temis pri la nordokcidenta parto de la lando ĉirkaŭ la urbo Pilbara kaj la industria evoluo tie.

Poste oni rigardis diapozitivojn fotografitajn de la IFEF-sekretariino s-ino Elfriede Kruse dum ŝia vojaĝo al kaj restado en Japanio. S-ino Kruse rakontis pri siaj travivaĵoj, kaj estis tre interese aŭdi pri tiu malmultekonata parto de la mondo.

Recenzoj

Robert Fisker: MORSO-KLUBO, tradukita de Gudrun Riisberg, 32 paĝoj, ilustrita. Dansk Esperanto-Forlag, Åbyhøj, 1973. Prezo 4.50 dkr.

*

La libreto — aŭ pli ĝuste dirite la kajero — entenas 2 rakontojn por geknaboj: *Morso-klubo* kaj *Trezoro-serĉado.*

Kiel prave skribas la eldonisto en sia antaŭparolo: «La bezono de literaturo por junaj esperantistoj estas granda. Ĝis nun la vendebleco estis nur malgranda. Tamen Dansk Esperanto-Forlag kuraĝis antaŭ nelonge eldoni la interesan libron «Savo el la neĝo» de P. Korte, Nederlando. Ĝi estas por iom grandaj geknaboj (recenzita en DEFA-bulteno, septembro 1973): ĉi tiu estas por mezgrandaj.»

Ni do kun aplaŭdo bonvenigas la iniciaton de Dansk Esperanto-Forlag

eldoni tiajn relative senpretendajn verketojn je malkaraj prezoj.

Same kiel «Savo el la neĝo» la «Morsoklubo» laŭ mia opinio taŭgas ne nur al geknaboj sed ankaŭ al plenkreskuloj serĉantaj facilan legaĵon.

eho en DEFA-bulteno.

I. Turgenjev: Patroj kaj filoj, el la rusa lingvo tradukis D.ro Kazimierz Bein (Kabe) 3a represo 1973, eldonita de Dansk Esperanto-Forlag, Ingemannsvej 9, DK-8230 Åbyhøj, Danio. 215 paĝoj, formato 14 x 20 cm. Prezo: Dkr. 25.00.

*

Jen konata romano de la rusa verkisto kiu estas samtempulo kun aliaj famaj rusaj verkistoj, kiel Tolstoj, Gogol, Pusjkin kaj Dostojevskij.

La romano okupas sin pri la problemoj en Ruslando antaŭ ĉa. 100 jaroj kaj priskribas vivon kaj cirkonstancojn en bienulaj kaj terlaboristaj medioj.

Jam en 1906 ĝi aperis en Esperanto, kaj denove en 1937, nun eldonita de Federacio de nederlandaj laboristaj Esperantistoj en sia konata serio de internaciaj verkoj kiel Hans Kirk «Taglaboristoj», M. Gold «Judoj sen mono» kaj Sienkiewicz «La Lateristo».

Nun Dansk Esperanto-Forlag eldonis la romanon por la 3a fojo, estante certaj ke ankaŭ la nuna generacio ĝin alte taksos.

Anonco

17-a Esperantista Skifero en Adelboden (Svisio) 26-an de decembro 1973 — 5-an de januaro 74

La tradicia skiferio, kiu ĉiuvintre disvolviĝas en Abelboden de la 26-a de decembro ĝis la 5-a de januaro, estas ĉiurilate altnivela renkontiĝo, kie la krokodilado absolute forestas. Pro tio multaj esperantistoj ne nur lertiĝas en la skiarto venante en Abelboden, sed ankaŭ en la arto paroli Esperanton. Ĉivintre jam okazos la 17a skiferio. Dank'al la ĉeesto de talenta profesorino la skilertuloj ankoraŭ plilertiĝos kaj kiel ĉiujare pluraj partoprenantoj komencos intimiĝi kun la skiarto. Adelboden troviĝas en Berna Oberlando (Svisio) je alteco de 1400 m. La restado disvolviĝas en grupa kaj hejmeca etoso en sufiĉe komforta ĉaledo. Petu informojn al: Kultura Centro Esperantista, Miéville 133, CH-2314 *La Sagne,* Svisio.

Daŭrigo de p. 95.

al longo de libera parto de la direktotrako.

Laŭ la menciitaj manieroj de konstatado de okupolongo de direktotrakoj rezultiĝas, ke la lasta maniero estas la plej preciza, ĉar estas eble limigi eraron de mezurado. Sed malavantaĝo estas la multekosta instalaĵo, ĉar estas necese loki iujn elementojn en la trakaro.

En la artikolo estas priskribitaj fundamentaj manieroj de konstatado de okuplongo de direktotrakoj. Sed ekzistas ankaŭ aliaj principoj, kiuj tamen bazas sur ĉi tiuj tri priskribitaj.

Ing. Ladislav Kovàr

*

La redaktfino por la venonta IF estas 15.1. 1974.

Presita de presejo A. Sæther A.s. N-2300 Hamar, Norvegio.